

## Suomen Tieyhdistyksen lausunto:

### Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Suomen Tieyhdistys kiittää mahdollisuudesta saada lausua kyseisessä asiassa.

Yleisperusteluissa on useassakin kohdin epäselviä ilmaisuja ja lukuja, joiden alkuperää on vaikea jäljittää. Esitettäessä lukuja ja väittämiä olisi hyvä, jos niiden yhteyteen voitaisiin liittää viittaukset lähteisiin. Nyt viittauksia oli käytetty melkoisen kirjavasti, mikä vaikeutti perusteluiden lukemista ja herätti useassa kohdin kysymyksiä.

Perusteluissa todetaan esimerkiksi ykskantaan, että ”Väyläverkolla suurin ongelma on laajan ja suurelta osin vähäliikenteisen verkon ylläpito”. Kyseisen lause on epäselvä. Kenen mielestä asia on näin ja onko ongelmana siis verkon laajuus, edellisessä lauseessa mainittu korjausvelka vaiko ylläpidon toimintatavat?

Sivulla 8 puhutaan väyläverkon korjausvelasta, joka on noin 2,5 miljardia euroa. Tässä yhteydessä olisi varmastikin sopivaa käyttää lukuna tieverkon korjausvelan suuruutta, joka on yli miljardi euroa.

On hyvä, että lakiesityksessä varaudutaan jo automaattiajamiseen ja sen mahdollisiin vaatimuksiin. Automaattinen ajaminen tulee kuitenkin asteittain ja sekaliikennettä esiintyy vielä pitkään. Lainsäädännöllä tulisi turvata erityisesti heikommassa asemassa olevien turvallisuus ja vielä pitkään tavalliset ajoneuvot tulevat olemaan mahdollisesti heikommassa asemassa automaattisesti liikkuviin ajoneuvoihin verrattaessa.

#### **Lain voimassaolo**

Esityksessä tulisi selkeyttää, millaisella yksityisellä tiellä tieliikennelaki on voimassa. Tämä on nykyisin eräin osin tulkintahaaste. Lakiesityksen 1 § mukaan laki on voimassa tiellä tarkoittaen mm. yksityistä tietä. Mutta esimerkiksi Yksityistielain mukaan yksityistielaki ei koske teitä, joita vain asianomainen kiinteistönomistajalla tai haltijalla on oikeus käyttää. Koskeeko siis tieliikennelaki niitäkin teitä ja jos koskee, miltä osin.

#### **Määritelmät (2§)**

Esityksessä määritellään seuraavat uudet termit: liikenneympyrä ja erottelualue.

Liikennevirasto käyttää omissa ohjeissaan erottelualueesta termiä välialue (Liikenneviraston ohjeita 29/2013: Tien poikkileikkauksen suunnittelu). Sekä Liikenneviraston (Tiehallinto: Tasoliittymät (2001)) että esimerkiksi Helsingin kaupungin ohjeissa käytetään liikenneympyrästä useimmiten nimitystä kiertoliittymä tai ilmaisua kiertoliittymä eli liikenneympyrä. Näitä suunnittelukäytännössä vakiintuneita termejä olisi hyvä käyttää myös tässä laissa.

Risteysten sijaan voitaisiin tässäkin laissa puhua liittymistä (tasoliittymä ja eritasoliittymä), jotka on määritelty liikenneviraston ohjeissa (Tiehallinto: Tasoliittymät (2001)) seuraavasti: Liittymällä tarkoitetaan kahden tai useamman tien kohtaamispaikkaa, jossa siirtyminen tieltä toiselle on mahdollista. Tasoliittymässä liikennevirrat kulkevat samassa tasossa.

53§ mainitaan, että ratsastajan ja suurikokoisen eläimen taluttajaa koskisivat ajoneuvon kuljettamista koskevat liikennesäännöt. Liikenneturvallisuuden kannalta olisi ensiarvoisen tärkeää, että ratsukot ja hevosten taluttajat voisivat mahdollisuuksien mukaan käyttää pyöräteitä. Erityisesti velvoite taluttaa hevosta(eläintä) ajoradalla on huolestuttava muutos, erityisesti, jos tiellä ei ole piennarta tai sen nopeusrajoitus on suuri. Muutoinkin hevosta taluttavaa henkilöä pitäisi ehdottomasti kohdella jalankulkijana ja myös ratsukon kohdalla tämä olisi perusteltua.

Lakiesityksessä on jo olemassa liikennemerkki esimerkiksi ratsastustielle (D9). Vastaavalla kuviolla voisi olla myös olemassa varoitusmerkki (vrt. A17), jota voitaisiin käyttää tarvittaessa kohteissa, joissa ratsukoita liikkuu paljon tien pientareella.

### ***Tiemerkinnät (85§)***

Ehdotus sisältää keltaisen sulkuviivan korvaamisen valkoisella. Yöaikaan ei ole väliä onko yhtenäinen viiva keltainen vai valkoinen. Viivan yhtenäisyys osoittaa sen tarkoituksen väristä riippumatta mutta olosuhteissa, joissa tienpinta on osittain lumen tai polanteen peittämä osoittaa osittainkin erottuva keltainen väri kohdan vaarallisuuden, mikä lisää liikenneturvallisuutta.

### ***Erikoiskuljetuslupa (159§)***

Ehdotuksen mukaan erikoiskuljetusluvan myöntää [Liikennevirasto]. Näin ei kuitenkaan yksityisteiden osalta nykyisin ole eikä voikaan olla, vaan ko. luvan (suostumus) myöntää jatkossakin yksityisen tien tienpitäjä.

### ***Työn tekeminen tiellä (190§)***

Lainkohdassa todetaan: ” Kun tiellä tehdään työtä, joka saattaa vaarantaa liikennettä, on tällainen tie varustettava tarpeellisilla liikenteenohjauslaitteilla”. Lause voisi kuulua: Kun tiellä tehdään työtä, joka saattaa vaarantaa liikennettä **tai tiellä työtä tekevän turvallisuutta**. Tiealueella työskentelevä on usein heikossa asemassa suhteessa tiellä liikkuviin ajoneuvoihin.

### ***Vähimmäisnopeusrajoitus***

Lakiin ehdotetaan uutta liikennemerkkiä vähimmäisnopeusrajoitukselle (D10). Vanhassa tieliikennelaissa edellytetään, että ajonopeus on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus 23§ edellyttää. Toisaalta puhutaan myös tilannenopeudesta 24§. On erittäin kannatettavaa, että jokainen kuski tunnistaa omat kykynsä ja rajoitteensa ja sovittaa ajonopeutensa sen mukaan, mitä ei voida missään nimessä pitää aiheettomana liikenteen häiritsemisenä. Perusteluissa todetaan, että ”Kuljettajan pitää sovittaa ajoneuvonsa nopeus liikenteen rytmin mukaiseksi: liian suuri nopeus aiheuttaa vaaraa, liian alhainen nopeus haittaa muuta liikennettä ja aiheuttaa liikenteen ruuhkautumista”. Jotta myös autoliikenne olisi kaikkien ajoluvallisten ihmisten mahdollisuus, pitää kaikilla olla oikeus sovittaa nopeutensa omien fyysisten ja henkisten kykyjensä mukaan

### ***Yksityistiet***

Yksityisteiden osalta esitämme harkittavaksi liikennemerkkiä, joka osoittaisi kyseisen tien olevan yksityistie. Yksityistien käyttö on lähtökohtaisesti tarkoitettu osakaskiinteistöille kulkemista varten ja siten luvanvaraista ulkopuolisille kuljetuksille ja säännölliseen kulkemiseen. Mainittu merkki voisi sisältää myös nopeusrajoituksen 60 km/h.



### ***Liikenteen ohjauslaitteet***

Lakiesityksen mukaan liikenteenohjauslaitteen asettaa (71§) yksityiselle tielle tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen. Esiteämme muutosta niin, että kunnan suostumus tarvittaisiin yksityistiellä vain etuajo-oikeus-, väistämis-, kiello- ja rajoitusmerkeille. Muille liikenteenohjauslaitteille (liikennevalot, tiemerkinnot sekä varoitus-, opastus-, määräys- ja sääntömerkit ja lisäkilvet sekä muut liikennemerkkit) kunnan suostumus ei olisi tarpeen.

Helsingissä 10.4.2017

***Nina Raitanen***

***toimitusjohtaja***